Med. D:r F. A. G. Bergman
Upsala

NÅGRA

AF

RIMBO-SCHEBO JERNVÄGS

FÖRDELAR

FÖR LANDTMÄNNEN INOM NORRA ROSLAGEN

AF

A. W–d.



Pris 20 öre.

NÅGRA

AF

DEN FÖRESLAGNA

RIMBO-SCHEBO-JERNVÄGENS

FÖRDELAR

FÖR LANDTMÄNNEN

INOM

NORRA ROSLAGEN.

UTREDNING

AF

A. W–d.

ÖSTHAMMAR
Algot Lindbergs tryckeri 1891.

Till läsaren.

(Häfveröborna ombedjas särskildt beakta äfven detta förord).

När man blifvit vid dåligt humör för någon saks skull, så är det alltid dubbelt svårt att komma under fund med sanningen i densamma. Nu blifva många Edebobor, Häfveröbor och Väddöbor till ytterlig grad ledsna eller förargade, så snart blott ordet jernväg nämnes. Deraf kommer det sig, att så många, af hvilka man hoppades och väntade bättre, ej se den enkla sanningen i jernvägsfrågan. Humöret löper nämligen bort med förståndet och gömmer undan det till och med för män, som annars äro mycket förståndiga.

Detta är skada. Ty för ortens framtid kan ingen fråga vara vigtigare än denna: "Skola vi anskaffa jernväg eller icke?" — "Skola vi teckna aktier i Schebo—Rimbo jernväg eller icke?"

Frågan är af så stor vigt därför, att om I ej nu uppmuntren Schebo—Rimbo-företaget så frikostigt, att den banan kan byggas, fara är för handen, att en (Schebo—?) Broby—Norrtelje-jernväg i stället varder bygd. Flere mäktige herrar sägas nemligen vara vunna för den planen att genom en sådan jernväg gynna Norrtelje stad.

Det kan synas vara bättre för Eder att få en Brobybana bygd åt Eder af andra, än att självfve nödgas deltaga i kostnaderna för Schebo—Rimbo-jernvägens åstadkommande. Men I blifven en gång annat varse, om Brobyjernvägen blifver en verklighet; ty tack vare den längre vägen och det med svårigheter kämpande Lenna—Norrteljebolagets höga frakttaxor blifva frakterna så dryga, att I förr eller senare, om I ären än så förblindade, måsten få ögonen upp för att I trots Brobyvägens tillvaro måsten bygga den nu föreslagna Schebo—Rimbo-banan. Men huru olika är ej ställningen då mot nu?! Fatten I nu ett raskt och förståndigt beslut, så hafven I helt säkert statslån att påräkna och erhållen frikostig hjälp af gamla Rimbobolaget, emedan det vet, att Schebo—Rimbobanan blir en god affär, om den ensam kommer till stånd. Blir åter Brobybanan, tack vare Eder obeslutsamhet eller Edert oförstånd, nu bygd, så fån I sedan bygga Eder Schebo—Rimbobana sjelfve; ty icke kan staten lemna lån åt en bana, som kommer att förstöra framtiden för den bana, i hvilken den då redan

är intresserad (Brobybanan), och icke kommer heller gamla Rimbobolaget att då göra stor insats i Eder bana; ty denna blir en sämre affär, emedan den förut befintliga Brobybanan tager bort en visserligen tarflig inkomst, men en inkomst, som, Brobyjernvägen förutan, skulle tillfallit Schebo—Rimbobanan och utgjort en del af dess behållning.

Brobybanan är därför rentaf farlig för Eder orts framtid. Jag är skyldig närmare motivera ett så starkt påstående och har lätt att med stöd af hvad redan sagdt är så göra genom att framdraga några exempel på de olika fraktsatserna Brobyvägen och raka Schebo—Rimbovägen.

En tur- och returbiljett å tredje klass kommer att från Schebo till Stockholm kosta — Brobyvägen c:a 6,00 — raka Schebo—Rimbovägen 4,80: skilnad 1,20. Samma biljett å andra klass — resp. 9,75 och 7,20: förlust 2 kronor 55 öre. Slagtaren får vid partisändning af kalfvar i frakt från Schebo till Rimbo betala — Broby-krokvägen 1,25 (säger 1 krona 25 öre) pr stycke, men raka Schebo—Rimbovägen blott 40 öre: i ena fallet sparen I af den öfliga kalfskjutslegan till Rimbo (2,00) in blott 75 öre, i andra fallet 1,60 — således en förlust vid användning af Broby-Norrt.-vägen af 85 öre på hvarje kalf, som I hafven att aflåta. Viljen I sända ett lass potatis (600 kilo, nära 6 tnr) till Stockholm, då den står högst i pris på vintern, så kostar den i frakt från Schebo till Rimbo — raka vägen 2,40, Broby-omvägen 3,60, således en förlust af 1 krona 20 på ett enda lass potatis. Flere exempel att förtiga.

Slippen I således att under några år bidraga med en mera tillfällig skärf till någon jernvägsanläggning, så fån I deremot jemte Edra efterkommande i framtiden betala onödigt höga frakter — kanske everldliga jernvägsskatter — för hvar gång I anliten Broby—Norrteljevägen. Schebo—Rimbobanan kommer, genom sina billiga frakter, att uppmuntra Eder till att ligga i, att följa med Eder tid i jordbruks- och ladugårdsskötsel m. m.; Broby—Norrteljebanan kommer genom sina höga frakter att verka mera afskräckande, kommer att blifva en black om foten för ortens framåtskridande — Skolen I nu af blind förskräckelse för en jemförelsevis ringa jernvägspålaga, som om ett visst antal år har en öfvergång, ställa så illa till, att höga jernvägsfrakter äta upp onödigt stor del af förtjensten för Eder och Edra efterkommande, kanske för all framtid, då I nu hafven i Eder makt att genom ett föga betungande jernvägsanslag ställa en jernväg med billiga frakter till Eder tjenst — om sommaren vid sidan om ångbåtarna, om vintern i stället för desamma? Då blir Edert ansvar stort.

På flertalet andra ställen är ett jernvägsbygge särdeles betungande för kommuner och enskilde. Men här är, tack vare närheten af Stockholm med dess om vintern höga priser på flertalet af Edra produkter,

så lyckligt stäldt, att Schebo—Rimbo jernväg med sina billiga frakter sjelf kan åt nästan hvar och en af Eder införtjena jernvägsutlagan redan under nuvarande förhållanden, då jordbruk och ladugårdsskötsel ännu, just genom brist på tidsenliga kommunikationer, ligga nere. Än sedan, då landtbruket höjt sig genom den nya jernvägen och de högre priser, hvilka I genom densamma kunnen under vintern betinga Eder för Edra varor.

Den lilla bok, som Ni nu har framför Eder, vill visa Eder huru mycket Ni under de två sista åren förlorat vid att ej hafva Schebo—Rimbojernvägen till Eder tjenst och derigenom påpeka, hvad I genom denna föreslagna jernväg hafven att vinna. — Beräkningarna grunda sig på varornas **medelpris** (minutpris) å Stockholms torg under dessa två år. Jag har således ej tagit fatt på de högsta prisen, utan försökt undvika att måla i för vackra färger.

Dylika beräkningar äro mycket vanskliga. Hvad I här kunnen fullt lita på är dels uppgiften om den blifvande ungefärliga frakten för varan från Schebo till Stockholm, dels att de uppgifna prisen äro pålitliga medelpris. I en tidning (D. N.) fån I ofta se lägre torgdagspriser angifvas, men så uppgifvas de också vara partipriser (åt återförsäljare). Och hellre än att anlita sådana hören I skaffa Eder en eller ett par pålitliga, välkända kommissionärer. Sköta sig desse samvetsgrant, så komma de att vid ringa ersättning pr kilo af Edra varor få en rätt afundsvärd förtjenst. Arvode åt sådan jemte skjutslega från Stockholms östra station till Östermalms torg är beräknad ingå i "öfriga omkostnader", äfvensom ersättning för varans skjuts från hemmet till närmaste (Schebo) jernvägsstation. Dessa "öfriga omkostnader" komma att ställa sig olika för Eder, men äro enligt min åsigt högt tilltagna.

På två olika ställen har jag sett, hvad en klokt beräknad jernväg i förening med torgdagar kan uträtta för att skaffa en ort inkomster. Medveten härom, har jag, då jag sett, att I i allmänhet ej insen frågans vigt, skaffat mig alla tillgängliga upplysningar i frågan och nedlagt rätt mycket arbete på utredningen af jernvägens fördelar m. m. Måtte arbetet mottagas lika välvilligt, som det är med varmt hjerta bjudet, och måtte mitt arbete varda ett strå till stacken för ortens framtid.

Författaren.

I.

Behöfven I ingen jernväg?

«Vi hafva ju goda kommunikationer på sjön med ångbåtar och segelskutor: inte behöfva vi någon jernväg». — Detta är den vanligaste invändningen mot jernvägsanslag och har en innebörd af sanning såtillvida, som jernvägsbehofvet naturligtvis skulle varit ännu större, om ej sjökommunikationerna vore på sommaren. Stode nu också alla landtmannaprodukter högst i pris om sommaren och stode de alla färdiga att sälja då, så vore allt godt och väl, som det är. Men nu är förhållandet tvärtom, att nästan endast sädesarterna med största fördel säljas under seglationstiden, medan exempelvis ägg, potatis, fläsk, färsk fisk, färsk strömming, hö, halm, ved, smör och under en viss tid (mars) äfven kalfvar äro dyrast och således böra säljas på vintern.

I ären rädde att jernvägsfrakterna blifva så höga, att de fara af med förtjensten för Eder. Jag blir i tillfälle att visa Eder, det Schebo—Rimbobanans frakter blifva så måttliga, att en vacker förtjenst blifver öfver äfven åt Eder sjelfva.

Att I behöfven kommunikationer äfven till lands, bevisa väl bäst Edra resor och varuförsändelser till Rimbo. I faren nära, ja öfver 5 mil till Rimbo med Edra varor för att sedan få dem medelst jernväg till Stockholm. Det är ju ej så illa ställdt som fordom, då I fingen forsla dem efter hästar ända till Stockholm; men huru obeqvämt är det icke, mot som om jernvägsstationen låge på blott en eller annan fjerdingsvägs afstånd? Och huru mycket billigare blir ej jernvägsfrakten till Rimbo än frakten efter hästar? Ett parlass om 600 kilo (70 lispund) kommer att betinga i frakt från Schebo till Rimbo endast 2,40 af flertalet bland Edra produkter, af några 3,10, af ett par 3,90 (å Broby—Norrtelje-omvägen motsvaras dessa frakter af resp. 3,60, 4,60 och 5,95). Och för de förstnämnda prisen gör ingen af Eder gerna en Rimbofärd med så pass stort lass. Huru illa få ej fordon, kreatur och menniskor dertill ofta fara under Edra Rimbofärder; huru snart vore Ni ej hemma undan oväder och yrväder vid en kort körsla till en närbelägen jernvägsstation; huru lätt kunde Ni ej undvika att gifva Eder ut i svårt väder.

»Ja, nog är det **beqvämt** *med jernväg för dem, som hafva råd att hålla sig med sådan; men vi äro dertill för fattige»* — hör

jag Eder svara. Såsom ofvan synes blir jernvägsfrakten billigare än kärrfrakten. Veten därför, att det i längden blir billigare för Eder att skaffa jernvägen hit än att i evighet skaffa så mångt och mycket bort till honom vid Rimbo. I förloren mera hvarje år, såsom I hafven det, på skjutsar, på spilda dagsverken vid Rimboresor eller ersättning derför, men i synnerhet på dålig betalning för Edra varor och på svårighet att passa på och sälja, då varan står högst i pris — mycket mera än Eder blifvande årliga jernvägsutlaga. Vi skola se det längre ned.

* * *

»*Vi hafva ingenting att sälja på vintern; ingenting att låta frakta på jernväg; hvad skola vi då med jernväg?!* är ett vanligt inpass mot jernvägsanslaget. Detta är både sant och osant. Det är delvis sant, ty I ären vane att slumpa bort många varor på hösten, medan båtarna gå, hvilka rätteligen bort behållas längre fram och säljas på vintern, då de betinga högre pris. Huru mycket I förloren därpå, skola vi snart se. Det är delvis sant äfven därför, att alltid litet finnes att sälja, der det föga lönar sig att sälja. Börjar det blott med bättre kommunikationer att löna sig bättre, så ställen I snart så till, att I småningom fån mera att aflåta. Sådant är jernvägarnes inflytande öfverallt, der de anlagts klokt, så att man gint och billigt kommer till den afsättningsort, der varorna betalas bäst. Samma klagan — att de intet hafva att sälja — förnimmes från allmogen öfverallt, der jernvägsbehof verkligen finnes; den förnams också, der Stockholm—Rimbojernvägen skulle gå fram. Emellertid hafva dessa klagande haft så mycket att afyttra och låta föra på jernvägen, att affärerna gått ovanligt bra för banan. Att Upsala—Norrtelje-jernvägarne äfven dertill bidragit är ju naturligt. — I, som bon så långt bort, hafven nytta af den jernvägen; huru stor fördel skola ej då de haft af den, som bo invid den? Och om ett par år vänta de till på köpet, i egenskap af aktieegare, utdelning, således direkt ränta på de medel, hvilka insatts i företaget.

Det fans en tid, då *en* ångbåt hade godt rum för Edra varor; nu hafven i fyra ångbåtslägenheter i veckan och ändå fån I ej alltid Edra varor med, när I viljen, ehuru I ofta söken tinga plats på förhand. Så har förmågan att sälja ökats under senare åren. Och ännu mera kommer den att ökas hädanefter, då I nu börjen sköta Edert landtbruk allt bättre. Ännu raskare skulle förmågan att sälja ökas, om I med bättre kommunikationer fingen bättre betaldt för Edra varor, så att I kunden lägga mera i jorden och ladugården samt dertill bestå en ännu bättre ans och skötsel.

Det är blott spökrädslan för allt nytt, som inbillar Eder att I intet hafven att sälja och att jernvägen blir för dyr. Jernvägen

kommer att öka Edert penningförråd i stället för att minska det, om I sköten Eder rätt, och redan uti närvarande stund hafven I icke så litet att sälja, om I vinnläggen Eder derom. Och mera kommen I att leta fram och trolla fram, blott det börjar bätttre löna sig.

* * *

Flertalet af Eder göder en eller annan kalf. Faren I sedan till Rimbo med den, så betalar slagtaren för den, hvad han behagar, ty han vet, att I ej gerna kunnen kånka kalfven med Eder tillbaka den långa vägen. Tack vare den långa vägen liggen I således i händerna på slagtarne. Haden I deremot torgplatsen vid någon jernvägsstation i närheten, så riskerade slagtarne, att I togen Eder kalf med hem, om man missbjöde Eder, och väntaden till en gång han smakade herrarne bättre. — Att uppköpare fara omkring och köpa Edra kalfvar hemma i stugan hos Eder är nog beqvämt, men huru dyrt är det Eder icke också? Ty I måtten väl förstå, att I sjelfve fån både kläda, föda och hålla skjuts åt uppköparen och dertill åt kalfvarna till Rimbo. Det är en kostsam utväg för slagtaren att hålla sig med en, som flackar omkring så der på vinst och förlust, och han skulle kunna betala bättre, om han eller hans ombud och I kunden utan mellanhand träffas vid torgdag å någon jernvägsstation i grannskapet. Eder vinst skulle derigenom ökas med uppköparens veckopenning samt premie per kalf, således med 1—2 kronor. Med beqvämare kommunikationer skulle också flera slagtare börja spekulera på Edra kalfvar och vid mindre riklig tillförsel öfverbjuda hvarandra och denna omständighet skulle då och då inbringa Eder någon krona. Vid beqvämare kommunikationer skulle också de byar, som ligga väl till, lägga an på smörberedning i stället för kalfgödning, och äfven detta skulle bidraga till att skogstrakternas befolkning finge bättre betaldt för sina gödkalfvar.

Hvad I genom jernvägen säkert hafven inne för hvarje kalf, är halfva kalfskjutslegan till Rimbo, således 1,00 krona. Vid partisändning af kalfvar (13—14 st.) ända till Stockholm har slagtaren så stor rabatt å frakten, att den blott är 30 öre högre än frakten från Rimbo till Stockholm (0,30+0,60=0,90). De, som i alla fall skjutsa sina kalfvar till Ytterby, finge således ännu 70 öre i behåll (utöfver ofvan nämnda 1,00 krona); de andra finge den för dessa 70 öre förd till torgs af någon, som ändå hade ärende dit. Vid fullt lass, 6 kalfvar, finge han då 4,20 för skjutsen, och det måtte vara tillräckligt.

Vid ett jernvägsanslag af 50 à 40,000 kronor från en kommun med 10,000 fyrkar blir årliga räntan och amorteringen per fyrk mellan 20 och 30 öre, beroende på räntefoten. På en enda kalf

skullen I således haft inne den årliga järnvägsutlagan för omkring 10 fyrkar. Och då hafva vi ej tagit i beräkning de förluster I ofta gören genom att råka i onåd hos uppköparen eller blifva skinnade af slagtarne vid Rimbo på 5 à 10,00 kronor allt emellanåt.

I behöfven således i allmänhet ej göda och afyttra många kalfvar för att hafva hela jernvägspålagan införtjenad genom jernvägen ensamt på kalfvar. Och sedan finnas så många andra sätt att draga fördel af jernvägen uppå. Mången, med litet fyrktal, förlorar ofta med nuvarande dåliga kommunikationer så mycket på en enda kalf, att han dermed kunnat betala jernvägsskatt för sig flere år bortåt. Men det gör förstås ingenting!

* * *

Under november, december, januari och februari månader hafva äggen under de 2 sista åren blott å 5 torgdagar stått så lågt som 1,25 för tjoget; oftast hafva de betingat 1,50, ofta 1,75, ibland ända till 2,00 kronor. Här ute fån I åt handlandena sälja för 80 öre à 1,00 krona. Mera skulle de kunna betala Eder om vägen till jernväg blefve kortare, om nemligen jernvägen ginge rakt på Stockholm; ty de riskerade då mindre för stötar och köld, kunde säkrare draga fördel af mildväder. Detsamma kunden I sjelfve göra. (Fördelen af Brobybanan med dess omlastning vid åtminstone Rimbo samt längre tidåtgång med ökad risk för omkast i väderleken vore mera osäker). Dessutom försämras äggen genom förvaring: nyvärpta ägg betalas i Stockholm vida högre än sådana, som äro öfver 14 dagar gamla. Vidare måste handlanden betala försigtigt af fruktan för prisfall, ty med nuvarande dåliga kommunikationer dröjer det länge, tills han får reda derpå, och lika länge, tills han hinner få äggen levererade i Stockholm. — Konsten att sköta höns, så att de värpa om vintern, är lätt lärd; men särskilda omkostnader löna sig ej nu, då kommunikationerna äro så dåliga.

I fjol vintras var medelpriset för ägg under vintermånaderna 1,49, vintern förut 1,37, i vinter hittills 1,60, ty i år hafva nyvärpta ägg ofta kostat 2,00 tjoget (hos ägghandlare 2,25). Antaga vi nu, att medelpriset hos handlandena här hemma under vintermånaderna varit 90 öre, så har skilnaden mellan Stockholmspriset och hemmapriset varit resp. 47, 59 och 70 öre. Vid sändning af 10 kilo ägg (8—10 tjog) såsom ilgods, blir frakten från Schebo till Stockholm 40 öre, således 4—5 öre pr tjog; vid större sändning (som fraktgods) är frakten 1,34 pr 100 kilo, sål. för 80—100 tjog. Dertill komma öfriga omkostnader, hvilka blifva små, om I skaffen Eder ett Stockholmshus att leverera ägg till och sköten Eder redbart.

Eder förlust på hvarje tjog ägg, som I hafven kunnat sälja under vintermånaderna de sista åren, motsvarar jernvägsskatten för

50,000 kronors anslag och 1—2 fyrkar. Men största förlusten för Eder ligger ej i de ägg, som värpts och sålts till underpris, utan i de tjog ägg, som, om det lönat sig att rätt sköta hönsen, kunnat säljas, och derom hafven I ju ingen erfarenhet.

* * *

Fiskarena förlora mycket på att ingen jernväg leder hitut. Stockholmarne taga färsk fisk ända från Göteborg, från Hjelmaren, m. fl. ställen; men I som bon vida närmare, ären uteständga, derför att I icke hafven jernväg. — Jag har endast haft tillgång till uppgifter om torgprisen å fisk för de sista 5 månaderna (Sept. 90—Januari 91). Derunder hafva partiprisen — minutprisen hafva naturligtvis varit ännu högre — varit för aborre 4,25—4,90 pr lispund. för gädda 4,67—6,80, för ål 11,05—15,30, för lake 4,25—6,80 — allt pr lispund. Var så god och jemför med priserna härute!

Frakten för fisk från Schebo till Stockholm blir ung. 1,00 krona för 100 kilo, således 8½ öre lispundet. Fråndraga vi derutöfver rundligt för öfriga omkostnader, så se vi ändock att fiskaren har en förlust pr lispund på flertalet fisksorter, motsvarande 5—10 fyrkars jernvägsskatt, genom att sälja till de härute gängse prisen.

Färsk strömming (Vaxholms-) har ej mer än 6 gånger under 2¾ år stått så lågt i pris å fisktorget i Stockholm, som 30 öre, hvalen, en gång i 32 öre, en gång i 35 öre, en gång i 37 öre, annars 40 öre och deröfver. Vanligaste priset är 50—60 öre hvalen. Men vid högtiderna går strömmingen regelbundet upp i 2,00 kronor hvalen och står på vintrarna ofta månadetal i öfver 1,00 krona hvalen. Så var medelpriset under januari 1889 1 krona 46 öre hvalen, under januari 1890 1,22, under februari 97 öre. Under sådana månader skulle en enda hval strömming, sedan priset här hemma pr hval, 0,25, samt alla omkostnader frånräknats, utgjort plåster för 2—4 fyrkars jernvägsutlaga, räknadt efter 50,000 kronors anslag och 10,000 fyrkar. — I, som bon vid Hallsta- och Väddö-vikarne, dit ju strömmingen emellanåt går upp på vintrarne, skullen väl varit mera nyfikne på hur och hvar han haft sin gång, om I haft bättre kommunikationer. Ty en hemmansegare med 20 fyrkar skulle ju ej behöfva afsända mer än 5—10 hvalar färsk strömming till Stockholm för att hafva sin jernvägspålaga införtjenad. Hvad han derutöfver fått in, hade varit ren förtjenst.

Men äfven sommarpriserna äro så höga, att det skulle vara en stor ekonomisk vinst för skärgårdsborna att hafva jernväg hitut och sälja sin strömming på Stockholm färsk, då ej naturhinder mötte. För 10—15 kronor ginge en ångslup ut i skärgården och hemtade Eder färska strömming och fisk till Hallsta. Men — företagsamhet fattas. — Jag har glömt nämna att frakten för färsk strömming är

densamma som för annan färsk fisk, sål. 1,00 pr 100 kilo ($8\frac{1}{2}$ öre pr lispund).

* * *

Hö och halm blifva ofta på vårsidan mycket dyra i Stockholm (timotej ända till 90 öre pr lispund). När senare på våren seglationen börjar, komma hö och halm från hundrade håll och priset faller igen. Mången vacker penning hafven I gått miste om för öfverflödigt hö och halm, tack vare bristen på jernväg. — Emellertid är utsigten till goda vårpriser alltför osäker för att gifva skälig anledning till spekulation redan på hösten. Sådana, som behöfva köpa hö, behöfva således ej genom jernvägen blifva lidande, nämnvärdt åtminstone, ty de göra ju sina uppköp på sommaren, ofta innan man ännu vet, huru höskörden utfallit på andra håll. Fån I jernväg hitåt, så är varan emellertid en utväg att vid tillfälle, då den står högt i pris, göra penningar af, när öfverflöd finnes i ladan. Och det är ju vackert så. Frakten från Schebo till Stockholm blir för hö 45—100 öre, för halm 40—100 öre pr 100 kilo ($4\frac{1}{2}$—12 öre pr lispund) beroende på lastens storlek.

* * *

Färskt fläsk fån I härute vanligen sälja för 5,00—5,50. Fån I någon gång ännu mera, så är priset också så mycket högre i Stockholm. Saltaden I fläsket, innan I sålden det, så skullen I ofta få en hel krona mera på pundet. I november 1888 steg dertill salta fläsket med 50—75 öre för lispund. 1889 kom prisförhöjningen ej förr än invid jul med 75 öre pr lispundet. 1890 kom prisstegringen i november med 1,00—1,25 pr lispund. Jernvägsfrakten från Schebo till Stockholm blir $8\frac{1}{2}$ öre pr lispund. Mången fattig, som på hösten slagtar sin gris, skulle således blifva i tillfälle att genom jernvägen skaffa sig en vinterpenning, exempelvis till skatterna, och skulle dertill förtjena 0,50—1,00 på lispundet, mot att sälja, medan båtarna ännu gå. För många hemmansegare skulle fläskproduktion genom jernvägen blifva en god affär, ty det lönar sig bättre att med skummjölken göda svin än kalfvar.

* * *

Oxköttet steg i januari 1889 med omkring 10 öre pr kilo (85 öre lispundet), utöfver det under höstseglationen gängse priset. I januari 1890 kom en 60 öres stegring utöfver det i december gällande priset pr lispund. I december 1890 inträdde en prisstegring af 1,50 pr lispund utöfver hvad varan gälde i början af månaden. Men båda de föregående åren har oxköttet dessoaktadt i allmänhet stått högst i pris under sommaren. Den, som vill och behöfver slagta något nötkreatur på vintern, skulle emellertid hafva stor fördel af jernväg; ty endast egandet af en sådan möjliggör för honom att passa på dermed, då varan visar böjelse att stiga och att få in köttet billigt och i godt skick. Ofvan nämnda prisstegringar betyda ju nämligen mycket (10,00—50,00 kronor) på en hel oxe. Vinterprisstegringen kommer ju ock före skatterna. Jernvägsfrakten blir för oxkött som för fläsk $8\frac{1}{2}$ öre pr lispund (från Schebo till Stockholm).

* * *

I januari 1889 steg hafren med 1,50 pr 100 kilo utöfver höstpriset; i januari 1890 med 0,30, i februari med 0,53 utöfver samma. Rågen steg i januari 1889 med 0,50, januari 1890 med 1,00 pr 100 kilo utöfver höstpriset. Förhöjningen är således ej högre, än att den mer eller mindre väl täcker de högre omkostnaderna för sädens sändning pr jernväg. Men utvägen är ju ej att förakta, om I behöfven få en länsad portmonnä åter fyld för att kanske göra en god affär på annat håll. Utvägen är ju exempelvis god, om I ej hunnit tröska och sälja under seglationstiden. Annars säljas sädesslagen fördelaktigast under seglationen, nemligen i juni—augusti sommaren efter det de bergats.

* * *

Jag förstår mig icke på Eder: nog vet väl flertalet af Eder, att de flesta alstren af jordbruk och fiske stå högst i pris under vintern; nog sen I, att I icke fån vara med om detta goda. Och ändå viljen I ej ställa det bättre för Eder. I säljen på hösten, medan båtarna gå, äfven om varan skulle stå lägst i pris, och låten pengarna ligga i byrålådan utan ränta, tills skattetiden kommer. *»Så är det mest besvärslöst»*, sägen I. Att I hafven mindre för Edert arbete, än I genom jernvägen kunden få, sägen I gör ingenting, ty *»det går ändå»*. I ären för mycket arbetskarlar, för litet affärsmän: I trälen ofta tungt och snällt, men hafven för litet förstånd eller omtanke att vända frukten af Edert arbete i penningar. Men det får ej så vara längre, gode vänner. I bören icke blott släpa, utan också se till att I fån så mycket som möjligt för Edert släpande. Budkaflen går: det gäller att gemensamt med Edra grannar tillkämpa Eder en framtid, som ger mera lön för mödan, än dagarna förut hafva gifvit. Låten I af oförstånd eller räddhåga om slanten narra Eder till att hellre taga en sämre jernväg till skänks än att nu, då tid är, med statens, med gamla Rimbobolagets och öfriga intresserade kommuners hjelp, skaffa Eder en jernväg, som kommer att höja orten och försäkra Eder om en bättre inkomst af Edert arbete, då är fara värdt att I och Edra efterkommande

hädanefter som hittills få gå med ringa lön för mödan. Ställningen är allvarsam: passen I ej på att taga vara på Edert och Edra efterkommandes bästa nu, så är troligt, att det går förloradt. Ty troligt är då, att två andra jernvägslinier komma till stånd, hvilka äro temligen användbara för storherrarne, som kunna sända hela vagnslaster, men ej äro passande för småfolket, och uppstå dessa båda linier, kan svårligen en Schebo—Rimbobana byggas och skulle i sådant fall helt säkert envisas att gå med förlust. Faran är så mycket större, som flere stormän sägas vara vunna för Brobybanan för Norrtelje stads och jernvägs skull. Det är fara värdt, att man uppoffrar Eder välfärd för ett hundratal Norrteljebors och för landtmän, som redan förut hafva goda kommunikationer. Men man vet ej, att man så illa gör; ty man tror, att I ingen afsevärd nytta hafven af Schebo—Rimbobanan, och I underhållen denna deras tro genom att neka anslag till den jernvägen, genom att klaga öfver beviljadt anslag, ja till och med — såsom i Häfverö — genom att offentligen i kommunalstämmobeslut uttala den medvetna lögnen, att I ingen nytta hafven af den banan. Sannerligen — det vore rätt åt dem bland Eder, som så hafva gjort, att ingen Schebo—Rimbo jernväg få, att få supa den soppa de kokat. Men det är skada om dem ibland Eder, som förstå sitt bästa och vilja framåt, skada om orten i dess helhet, skada om efterkommandena.

* * *

Men det är ju ej för att gräla på Eder jag skrifver, utan för att lemna upplysningar.

* * *

Vi hafva flera landtmannaprodukter, som stå högst i pris om vintern, då I inga kommunikationer hafven.

Barrveden steg i januari 1889 med 2,00—3,00 kronor utöfver högsta priset under seglationen, i januari 1890 med 2,00—2,60. — Björkveden steg på samma sätt i januari 1889 med 2,50 och höll sig så hela februari; i januari 1890 stod björkveden i 2,00 kronor högre pris än det högsta vanliga under seglationen, i februari i 3,50 högre, under mars och april 2,50 högre. I skrifvande stund är björkveden 1,50—2,00 kronor dyrare än i somras, då den stod som högst. Men som frakten från Schebo till Stockholm blir ung. 4,42 pr famn barrved och 5,44 pr famn björkved, så blifver ej behållningen af vinterprisets stegring så stor, att det lönar sig för kustborna att spekulera. Förtjensten blir nemligen ingen eller för liten för att löna långa vedskjutsar från kustskogar till jernvägsstationen. Intressenter i vedskutor kunna derför vara lugna. — Men för dem, som bo inåt landet i närheten af jernvägen, ter sig saken annorlunda:

de kunna göra sig af med sin ved under den årstid, då landtmannen har minst brådt, de slippa köra veden den långa vägen till kusten, och kunna dertill ibland få en eller annan krona mera, än de skulle kunnat få på sommaren. — Men äfven för en eller annan kustbo kan det, om intet lämpligare finnes att vid hastigt påkommet penningbehof göra mynt utaf, vara godt att hafva vedtrafvar och jernväg att lita till.

* * *

Då potatis redan på hösten står högt i pris, förloren I under vintern mycket på att icke hafva jernväg hitut. Hösten 1888 fingen I härute 4,00—4,50 för tunnan; i Stockholm kostade den 5,50— (sällan 6,00). I februari steg tunnan potatis till 7,00, i mars till 8,00, i april till 10,00 och vid och strax efter påsk till öfver 12,00 kronor. I maj höll potatisen sig vid 10,00 tunnan, tills seglationen började, då den föll till 6,00—5,50. — Hösten 1889 stod tunnan potatis blott i ungefär 4,50 å Stockholms torg, steg i December till 5,25 och höll sig så under julen, vacklar sedan tillbaka för att i februari stiga till 5,50 och i mars till 6,00. I april (efter påsken) betingar tunnan 5,25—5,50. Då seglationen öppnas faller den till 4,70. — I höstas var priset å Stockholms torg 8,00(—9,00 kronor; nu (i januari 91) är potatis redan i stigande och betingar öfver 10,00 tunnan. Det är sålunda all utsigt till att potatis vid påsk blir mycket dyr äfven i år*).

Jernvägsfrakten för 100 kilo potatis (nära en tunna) blir 80—40 öre allt efter lastens storlek. Fråndrages denna äfvensom öfriga omkostnader, så skullen I under 14 dagar vid och efter påsken 1889 kunnat ha öfver 30,00 kronor (säger: Trettio kronor) i ren förtjenst på ett enda lass potatis vid att hafva haft jernväg hitut och sålt vid påsk i stället för på hösten. Det motsvarar ett års jernvägsskatt för 100—150 fyrkar, eller ock 10 års jernvägsutlagor på 10—15 fyrkar! Märk väl: detta på ett enda lass potatis. — Under öfriga delen af april och maj månader skulle lasset gifvit 20,00 kronor i vinst. —

Vintern 1890 fans ju godt förråd på potatis både i Stockholm och annorstädes, men under senare hälften af mars skullen I ändå kunnat hafva inemot 1,00 krona i vinst på tunna af att då torgföra varan i stället för på hösten. — Brobybanan skulle ätit upp nästan

*) Torgdagsprisen får man billigaste tillfälle att lära känna genom att prenumerera på "Landtmannens annonsblad" med 50 öre för helt år. Utkommer en gång i veckan och innehåller blott tisdagspriserna. — Ur "Nya Dagligt Allehanda", en stor, daglig tidning, har jag hemtat mina uppgifter. Den innehåller både tisdags- och fredagspriserna. Prenumerationspris för år 7: 50.

hela förtjensten för Eder och dessutom skullen I lättare riskera att potatisen fröse för Eder; ty dels behöfs längre tid att komma fram denna krokväg, dels skall han omlastas åtminstone i Rimbo, såvida I ej sänden hel vagnslast. Herrgårdarne kunna derför bättre hjelpa sig fram med den banan.

* * *

Hvad I mest förloren på vid att ingen jernväg ega, det är ladugården. Med Eder inkomst af smöret är det nemligen för galet ställdt: om sommaren, då I hafven Edra utmärkta ångbåtskommunikationer, betalas smöret sämst; på vintern, då smöret betalas bäst och I således skullen hafva bästa inkomsten af Edra ladugårdar — då hafven I inga kommunikationer!!

Huru pass dyrt hafven I då vid smöraffären under de två sista åren fått betala saknaden af jernväg? Vi skola se efter.

Smöret har betalats bäst från och med november till och med förra hälften af mars. Under denna tid betingade medelgodt matsmör å Stockholms torg vintern 1888—89 1,63—1,90 pr kilo (69—81 öre pr skålp.), vintern 1889—90 1,65—1,95 pr kilo (70—83 öre pr skålp.) och höll sig matsmöret denna vinter vid 1,75—1,80 pr kilo (75—77 öre skålp.) ända in i april månad. Här hemma fick Ni af handlandena 45—50 öre pr sämre och medelgodt smör, således 1,05—1,17 pr kilo. Erhöll Ni någonsin mera (60 öre) för Edert smör, så var det mer än vanligt godt och skulle äfven i Stockholm betalts sina 10 öre högre. Ty bordssmöret kostade ständigt 20—50 öre mera pr kilo än matsmöret. Medelskilnaden mellan smörprisen å Stockholms torg och hår hemma i bodarna var båda vintrarna öfver 60 öre pr kilo (26 öre skålp.) och detta vintern 1888—89 under 4½ månad, vintern 1889—90 under 6 månader. Frånräkna vi frakt å jernvägen (1,00 pr 100 kilo) samt öfriga omkostnader med sammanlagdt 5—10 öre pr kilo, så hafven I på hvarje kilo smör, som I hafven sålt under dessa 2 års 10½ vintermånader, förlorat 50 öre — ungefärliga jernvägsutlagan för 2 fyrkar. Förlusten uppgår till öfver 4 kronor pr lispund (säger: fyra kronor lispundet).

Handlandena kunna synas behandla Eder hårdt genom att betala så lågt, men hvad skola de göra? *Något* skola de förtjena, *något* kostar den långa transporten och *mycket* ligger smöret af sig både i vigt och godhet under förvaringen, tills lönande fora samlats, i synnerhet om smöret fryser. Och I veten kanske icke, huru stor skilnad Stockholmarne göra mellan tjernfärskt och gammalt smör. Dessutom riskerar handlanden att förlora på prisfall: inträffar sådant, får han med nuvarande dåliga kommunikationer sent reda derpå och sedan dröjer det ännu några dagar, tills han hinner leverera smöret

i Stockholm, hvarför det hinner falla ännu mera under tiden. För att skydda sig mot alla dessa förluster och risker är handlanden tvungen att betala Eder dåligt. Drages deremot jernvägen hitut, så kunnen I först och främst få så mycket bättre betaldt af handlanden, som svarar mot smörets försämring under lång förvaring, och sedan kunde handlanden betala Eder ändå något bättre, ty hans omkostnader och risk för prisfall blefve vid billigare och raskare kommunikationer mindre. Både handlandena och I skullen förtjena därpå. Skulden till missförhållandena genom brist på goda vinterkommunikationer bär ju för öfrigt icke ensamt handlanden, utan äfven I sjelfve. Men så hafven I ock fått plikta därför med 50 öre pr kilo, med 4,25 pr lispund, för det smör, som I hafven producerat till afsalu.

Att sända sötmjölk eller skummjölk till Stockholm går icke för sig, ty frakten blir för dyr. Skummjölken måste användas hemma till gödning af svin eller kalfvar. Men huru mycket, i penningar räknadt, I förloren på att icke hafva jernväg, inses kanske lättare, om jag räknar med mjölkmängden i stället för med smörmängden. Mjölkens värde beror i främsta rummet på smörets värde, på smörpriset. Äro dessa värden låga, så är ju ej underligt, om ladugården försummas af Eder. Blefve dessa värden högre, så skullen I bemöda Eder mera om att sköta ladugården och snart lära Eder att sköta den väl. I allmänhet hafven I på vintern haft blott 50 öre för skålpundet smör. Detta gör, vid dålig utfodring och 6 kannor mjölk till ett skålpund smör, 8⅓ öre för hvarje kanna mjölk uti smöret samt skummjölk och tjernmjölk dertill. Hur dåligt resultatet än är, så är det således ändå bestämdt bättre än att med sötmjölken göda kalfvar under närvarande dåliga kalfkonjunkturer. Och i synnerhet gäller detta naturligtvis om små eller sjukliga kalfstackare. Gifven I ordinär utfodring och läggen något så när an på att taga grädden väl ur mjölken, så hafven I ett skålpund smör af 5 kannor mjölk. Vid 50 öre för hvarje skålpund smör hafven I då 10 öre pr kanna mjölk, vid 80 öre pr skålp. smör åter 16 öre kannan uti smöret och i båda fallen skummjölk och tjernmjölk qvar att göda svin eller kalfvar med. Detta är annat än att göda kalfvar med sötmjölken och hafva fattiga 7—12 öre kannan för den, samt skummjölken och tjernmjölken på kalfkätten med detsamma. Härvid har jag dock ej (vid 80 öre pr skålp. smör nemligen) fråndragit omkostnaderna för smörets leverans i Stockholm, hvilka dock ej böra uppgå till 5 öre pr skålpund smör, d. v. s. 1 öre pr kanna mjölk.

Vid god utfodring och rätt skötsel af mjölk och grädde enligt ismetoden, skullen I ofta få ett skålpund smör ur 4 kannor mjölk. Efter 80 öre pr skålp. smör blefve det 20 öre för hvarje kanna mjölk i smöret samt skummjölk och tjernmjölk qvar att göda med.

Med separator skullen I hafva ännu något mera, ty den tager ur fyra kannor god mjölk mer än 1 skålp. smör. Men denna höga inkomst minskas naturligtvis genom omkostnader för is eller separator samt genom kraftfodrets värde, ty så god mjölk fås ej gerna utan kraftig utfodring med säd och foderkakor. Men så gifver en klok hushållare heller aldrig mera kraftfoder, än att han ser, att korna ännu väl betala det. Vid mejeriberedning på smöret skullen I under de två senaste vintrarna vanligen haft 2,00—2,35 pr kilo (86 öre—1 kr. pr skålp.) smör. Detta gör 21—25 öre uti smör af hvarje kanna söt mjölk samt skummjölk och tjernmjölk qvar att göda med. Från denna höga inkomst af mjölken afgår dock ej blott kostnaden för smörets leverans och kraftfodret, utan äfven mejerikostnaderna. Men då dessa afbränningar böra mer än väl täckas af skummjölken, så är dock inkomsten af mjölken, vid sådan skötsel af den, dubbelt så hög som under nuvarande förhållanden vid kalfgödning med allra bästa tur.

Den inkomst af ladugården, hvarom jag ständigt talat, är bruttoinkomsten, allt hvad som för mjölken kunnat inflyta.

Men bruttoinkomsten behöfver naturligtvis icke fördubblas för att nettobehållningen, den rena förtjensten, skall fördubblas. Antaga vi, att just intet blifver öfver för Eder vid kalfgödning med ett resultat af 10 öre pr kanna mjölk, utan att penningarna gå jemt åt i hushållet och till att betäcka utgifter med, så hafven I vid 12 öres inkomst pr kanna mjölk 2 öre pr kanna att sätta i sparbanken: I hafven 2 öres nettobehållning. Vid 16 öres inkomst af kannan mjölk är nettobehållningen 6 öre (6 öre högre än vid 10 öre), således 3 gånger så stor som vid 12 öre pr kannan. I hafven 6 öre i stället för blott 2 att insätta till förräntning eller att förbättra Eder gård med. Vid 20 öre pr kanna mjölk blir således nettobehållningen 5 gånger så stor som vid 12 öre, ehuru bruttoinkomsten i förra fallet (20 öre) ännu ej är dubbelt så hög som i senare fallet (12 öre). De sista örenas förhöjning för hvarje kanna mjölk är af stor betydelse, ty det är dessa, som sätta förmögenhet. Med 16—18—20 öre pr kanna för all mjölk, som I kunden producera, skulle det se annorlunda ut i gårdarne hos Eder, än det gör i närvarande stund, och mången, som nu fikar efter en oviss förtjenst på det lömska vattnet, skulle hellre taga en säker och god förtjenst hemma ur fädernetorfvan. Att I ären så pass burgne, som I ären, beror mest på Eder förtjenst af skogen och på vattnet, beror ej så mycket på att I förstån Eder på att förtjena pengar till lands, som derpå, att I förstån Eder på att försaka och att spara. Måtten I, då I, såsom jag ändå hoppas, genom en dugtig teckning möjliggjort jernvägsbygget och fått Eder jernväg färdig, fortsätta Edert sparsamma

och försakande lif inom förståndiga gränser, ehuru derefter inkomsterna för Eder varda bättre!

Vid bättre kommunikationer skolen I lätt få 10 öre mera pr kanna öfverflödig mjölk, än flertalet af Eder nu för tiden gör sig af den. Mjölken behöfver ej derigenom blifva så mycket dyrare för den, som måste köpa sin mjölk, ty den stackaren får redan i närvarande stund betala rätt bra. Han har ofta svårare att för 20 öre få en kanna sötmjölk af Eder än en kalfkrympling, som sällan gifver Eder 10 öre för den. Så mycket kan vanan göra: ingen tänker på att han i sjelfva verket handlar illa både mot sig sjelf och sin fattige like, genom att ej hellre lemna denne sin mjölk för t. ex. 15 öre, än att lemna den åt kalfvar för omkr. 10.

* * *

Jag har hittills hela tiden talat endast om den direkta penningförlusten på ladugården genom brist på jernväg; men de indirekta förlusterna äro ändå värre. Bristen på jernväg är hufvudorsak till att ladugårdsskötseln icke lönar sig väl för Eder, och derför skötas Edra ladugårdar icke heller så, som de borde. Vanan vid denna dåliga ladugårdsskötsel samt den omständigheten, att I så litet hafven sett Eder om till lands, så litet sett, huru *de* sköta sin ladugård, som rätt förstå den saken, göra, att I stån alldeles handfallna, då man råder Eder att taga mera ur ladugårdarna, och förklaren att detta inte är möjligt. Deraf det myckna ropet, att I icke hafven något att sälja. Här är ej platsen att gifva någon kurs i jordbruk eller ladugårdsskötsel; jag kan blott säga Eder, att I i allmänhet kunden taga hälften mera ur Eder jord och ur ladugården, ofta till och med dubbelt, mot hvad I tagen. Börjar ladugårdsskötseln blott med bättre kommunikationer att löna sig bättre, så tagen I nog snart notis om en bättre sådan.

Förstoden I att bereda mejerismör eller skaffaden I Eder ett sockenmejeri, så skullen I för Edert smör betinga Eder högsta gällande pris — om I haden jernväg, ja. Men försöken I dermed under närvarande förhållanden, så blifva omkostnaderna för smörets leverans stora eller ock fån I mindre betaldt för smöret. Ty viljen I hafva betaldt för prima mejerismör, så fån I skicka det tjernfärskt (sål. 2—3 gånger i veckan), annars fån I genast mindre betaldt. — Förlust huru I vänden Eder, tack vare saknaden af goda kommunikationer, saknaden af jernväg.

Första följden af ortens dåliga kommunikationer var således den, att mindre mängd mjölk och smör frambringas och afyttras, än möjligt vore och att mejerihandtering ej blifver rätt lönande, hvadan det lilla grand smör, som säljes, till på köpet får säljas som matsmör eller sämre bordssmör. Blefve med bättre kommunikationer, ladu-

gårdsskötsel och mejerihandtering mera lönande, så skulle mycket smör och godt smör vandra ut från socknen och mycket penningar i stället vandra ditin.

Såsom kommunikationerna nu äro, låten I korna kalfva företrädesvis på våren för att få mesta mjölken under sommaren; ty då blifven I lättast af med Edert smör och fån bäst betaldt för detsamma härute. Såsom ofvan är visadt, är detta upp- och nedvända verlden: kalfvarna betalas på våren sämst och smörprisen äro på våren och försommaren allrasämst på hela året — Stockholms sämsta smörpriser ären I vane att räkna bland Edra bästa! Haden I jernväg hitut, så att I kunden med ringa besvär och kostnad få smöret till Stockholm tjernfärskt under den tid, då det är dyrast, så stälden I naturligtvis korna att kalfva så vidt som möjligt på eftersommaren och hösten, så att de gåfve mesta mjölken och smöret, medan detta senare betaltes bäst. På eftersommaren betalas till på köpet gödkalfvarna särdeles bra.

Andra följden af Edra dåliga kommunikationer var sålunda den, att I ären nödgade vända bakfram på ladugårdshushållningen och frambringa mesta mjölken och smöret vid den årstid, då det i sjelfva verket betalas sämst, endast derför att I då lättast blifven af med det. Huru mycket penningar går ej hvar och en af Eder, huru mycket går ej socknen i sin helhet förlustig, derigenom att I fån sälja Edert smör för 50—60 öre per skålp. i stället för 60—80?!

Derför är ock nettobehållningen på ladugårdsskötseln klen. Medel till utgifters bestridande skaffen I Eder i allmänhet genom att sälja ved, säd och potatis. Det inbringar just icke mycket kontanter åt Eder att fodra upp säd och potatis i ladugården; ty I hafven för dåligt betaldt för Edert smör. Mycken säd och potatis vandrar derför ut från Edert hemman, i stället för att de borde fodras upp på detsamma, så att gödseln komme jorden till godo. Häri äfvensom deruti, att I illa vården den magra gödsel, som blifver efter höet och halmen, ligger en af hufvudorsakerna till att landtbruket, och i följd deraf ladugården, icke gifva, hvad de kunde göra och borde göra.

Den tredje följden af de dåliga kommunikationerna var således den, att I, för att få högsta tillfälliga kontanta behållning af Edert landtbruk, ären tvingade att ställa det på sädesproduktion och sädesförsäljning, hvilket sätt att sköta jordbruket i längden utmattar hemmanet. De naturliga ängarne äro på flera ställen redan utsugna; åker och odlingar komma så småningom efter.

* * *

Sätten I Eder att räkna efter huru mycket hvar och en af Eder förlorat vid smöraffärer på att icke hafva jernväg hitut, räknadt efter 4,00 à 4,25 pr lispund, så blifver förlusten troligen ej så förskräcklig. Ty så bakvändt, som I måst ställa till för Eder och så illa ladugårdsskötseln ligger nere, hafven I ej under bästa smörtiden kunnat frambringa många skålpund eller lispund smör till afsalu. I hafven ej haft Eder största förlust på den fattiga smörklimp, som verkligen sålts, utan Eder största förlust genom saknaden af jernväg ligger i den smörmängd, som I haden bort frambringa, men aldrig frambragt, och om den hafva få af Eder något begrepp. — Vilja vi se till huru pass svårt det kan vara att införtjena jernvägsutlagan genom smörprisets väntade förhöjning, så är ju lätt att räkna ut, det en ordinär ko under första månaderna efter kalfningen vid ordinär utfodring med lätthet på i medeltal 14 dagar mjölkar in 3 kilo (7 skålp.) smör, på hvilka I hafven att vänta en prisförhöjning af sammanlagdt 1 krona 50 öre, motsvarande utgälden för 5—6—7 fyrkar — i rundt tal således ungefär 1 fyrk på två dagar.

* * *

»Vi ha sommargäster och ha bra inkomst af dem vid att sälja smör, mjölk m. m. åt dem på sommaren». — Nå, à la »bonnör», jag gratulerar. Men hvad är det för sommargäster I hafven? Jo, med några få, lysande undantag äro de i allmänhet jemförelsevis fattigt folk, som behöfver lefva billigt och kommit hitut för att lefva billigt — de må nu efter Edra begrepp förefalla förmögna och frikostiga eller icke. Att I ären vane vid dylika sommargäster, förstår man af den gängse föreställningen, att om ej smör, mjölk, ägg o. s v. vore så billiga, så skulle inga sommargäster komma hitut. — Jo, hvad det så skulle komma, om blott kommunikationerna vore bättre. De rike stockholmarne sätta mera värde på frisk sjöluft och en vacker natur än på futtiga 10 öre mer eller mindre på en vara. Men den del af dem, som har mest brådt och derför vanligen förtjenar mest penningar och minst behöfver se på slanten, kan ej med nuvarande kommunikationer hafva sina familjer härute, ehuru de för det öppna hafvets grannskap och den friska sjöluftens skull så oändligt gerna ville det. Ty åtminstone *någon* dag i veckan vill familjen vara samlad och detta är med nuvarande kommunikationer omöjligt. Annat vore, om männen blott hade 5—6 timmars resa hitut till de sina på lördagsaftonen, och på måndagsmorgonen åter kunde i god tid vara på sina embetsrum eller kontor. Då skullen I få förmöget folk hitut och de fattigare Stockholmarne finge maka sig ännu längre bort från Stockholm, dit kommunikationerna fortfarande äro obeqväma, der således alla förnödenheter fortfarande äro billiga.

Man kan ej nog betona detta jernvägens goda inflytande för kustborna inom Edebo, Hargs och Singö socknar samt norra Väddö

och norra Häfverö. Ty, derest tågen blott komma att gå raskt (på omkr. 5 timmar) mellan Stockholm och Hallsta, sättes snart en snabbgående ångslup på traden Hallsta—Östhammar, en annan på traden Hallsta—Grisslehamn och troligen äfven en på traden Hallsta—Öregrund. Derigenom skulle resande mellan Stockholm och Östhammar vinna 2 timmar och undvika embarkering i Ålands haf, och sådana resande mellan Stockholm och Öregrund, som frukta öppna hafvet, skulle blott få en sjötur inomskärs. — Äfven vid flere vackra och fiskrika insjöar skulle sommargäster komma att hamna.

* * *

I kustbor ansen Eder väl på sommaren ej komma att hafva någon nytta alls af jernvägen. Men midt under brinnande ångbåtsturerna kommen I ofta att se Eder fördel vid att använda jernväg i stället för ångbåt. Blifver jernvägen en gång färdig, så bören I skaffa Eder »äggställen» och »smörställen» i Stockholm, att året rundt leverera dessa varor på, för att slippa att låta mellanhänder förtjena på Eder. Desse varuemottagare böra naturligtvis sökas så nära östra stationen som möjligt; ty för dem är besväret att hemta varan vid stationen minst och de kunna derför betala bäst. Och till desse böra ägg och smör naturligtvis gå på jernväg sommar som vinter. Men äfven i många andra fall kommer jernvägen att erbjuda fördelar framför ångbåtarne. Så t. ex. vid afsändandet af slagtade djurkroppar. Huru mycket dunstar nemligen ej bort af dessa under forslingen å ångbåt en hel het sommardag och huru mycket sämre ser ej varan ut, då hon ändtligen torgföres, öfver ett dygn efter slagten — huru mycket sämre betalas den ej?! Flere, som försökt sig härpå, hafva till sin förtret sett sig få 25 procent (en fjerdedel) mindre betaldt för samma vigt af varan än säljare, hvilka bott lyckligare till. Men förlusten är ännu större, ty åtskilliga kilo hafva dunstat bort under den långsamma färden och blifva icke betalade alls. Fån I jernväg, slagten I deremot på aftonen eller i tidiga morgonstunden och köttet är i Stockholm före klockan 10 f. m.

* * *

Så att nog hafven I att sälja och att låta frakta på jernvägen. Mycket är nämndt, mera vore att nämna, men — boken blir för vidlyftig! Mycket hafven I redan nu, som går an att skaffa Eder litet bättre betaldt för, och mera kommen I så småningom att anskaffa, blott det börjar löna sig bra. Så har det gått öfverallt, der jernväg bygts, utan krokvägar, rakt på en god och tillräckligt när-

belägen afsättningsort. Och I åren hvarken så enfaldige eller så orkeslöse, att I icke skolen åstadkomma, hvad andra landsmän före Eder i det fallet åstadkommit.

* * *

»*De fattige hemmansegare, som förtjena på kalfskjutsar, och de, som "kursa", skulle gå miste om sin förtjenst*» — är en mycket enfaldig invändning, men så vanlig, att jag måste taga i tu med den. — Kalfvar komma ju att skjutsas fortfarande till närmaste jernvägsstation. Och blifver inkomsten för skjuts åt kalfvar minskad, så kommer ju i stället att behöfvas skjuts åt så mångfaldiga andra varor, att detta helt visst kommer att öka förtjensten i stället för att, som I tron, minska den. Med bättre kommunikationer och ökad rörelse komma ock flere resande dels till orten, dels på genomresa till Finnland, så att I oftare kunnen få lönande bakskjutsar. För öfrigt skola flere af Eder, som nu flacka omkring utan rast och ro, få mindre tid dertill, utan se med sin fördel mera förenligt att stanna hemma och sköta sitt, då detta genom höjda priser på åtskilliga produkter börjar att bättre löna sig. — De, som önska »kursa» (göra uppköp), böra väl just få det ypperligt ställt, då de få beqvämare på allt sätt, få billigare transportkostnader och genom de qvicka kommunikationerna löpa mindre risk för prisfall. De, äfvensom handlandena, befara, att de skola nödgas betala mera för smör, ägg o. s. v., och detta blir också händelsen. Men det skola de ock kunna utan förlust göra, ty dels blifva deras omkostnader ju mindre och riskerna mindre, dels kunna de ju sjelfve påräkna högre priser i Stockholm för alla varor, som försämras genom lång förvaring. Genom ömtåliga varors försämring, såväl under förvaring, tills lönande fora samlats, som under transporten vid otjenlig väderlek, gå mycket penningar förlorade, till både landtbrukarens och handlandens nackdel, till nytta för ingendera. Den högre betalningen kommer att egga till ansträngning att skaffa uppköparenhandlanden ännu mera af varan, således ännu mera förtjenst. — Med de nya förhållandena finge både affärsmän och allmänhet det bättre ställdt och skulle båda förtjena bättre.

Handlandena torde ock beakta följande fördelar af en beqväm vinterkommunikation.

Köper handlanden kontant, så måste han på hösten sjöledes förse sig med lager för sex månader och ligga borta med räntatills lagret slutsålts, äfven för lätta, men dyrbara varor, hvilkas transportkostnad på jernväg blefve en obetydlighet (högst 1,34 pr 100 kilo ss. fraktgods). Köper han på kredit, får han mindre rabatt och blott 3 månaders anstånd; men när dessa 3 månader äro gångna, beräknas ju lagret vara blott halfsåldt, så att till rabattförlusten

kommer ränteförlust å det förskott han sålunda i alla fall nödgas lemna. Det nu utan ränta bundna kapitalet kunde lösgöras och bli räntebärande i affären eller på annat håll.

Vid slutförsäljning af varor under vintern kunde handlanden dessutom lätt personligen göra sina uppköp i Stockholm och slippa anförtro varornas urval åt grosshandlarne sjelfva. Han kunde nemligen resa på morgonen, tillbringa öfver 6 timmar i Stockholm och åter vara hemma på aftonen. Ofta kunde han derigenom göra sig besparingar eller affärer, som uppvägde den jemförelsevis lilla jernvägsutlagan.

Dessutom böra handlandena besinna, att med förbättrade kommunikationer höjes affärslifvet och ortens köpförmåga ökas.

* * *

»*De stora gårdarna få nog nytta af jernvägen, men vi småbönder skulle icke så få*» är ett vanligt uttryck för de obotfärdigas förhinder, ofta med det elaka tillägget: *man vill blott kugga oss att hjelpa herrarna bygga.*» Kära Ni, hvad äro gårdsherrarna annat än jordbrukare som Ni och hvad hafva de att sälja, som ej äfven I kunnen afyttra?! Om gårdsherrarna hafva mera att sälja än I och således komma att på jernvägen förtjena mera än I, huru mycket mera få de icke också lägga ned i jernvägen mot som I?! Eller viljen I vara lika dugtiga, då det gäller utlagan också?! Voren *I* lika offervilliga som herrarna, då vore det ingen nöd med penningar till jernvägen. Den omständigheten, att herrarna ifra för jernvägen — och bland dem äfven de, som hafva ondt om pengar och således vänta att förtjena mera genom banan — är en borgen för att det är uträckning med jernvägen. Ty herrarna hafva varit mera än I i tillfälle att se sig om till lands och hafva således en större erfarenhet att bygga på. I kunnen vara visse, att desse herrar både sett sig om och räknat efter, innan de arbeta på att skaffa sig utgifter på flere tusen kronor hvardera. Hafven I mindre fördel, så slippen I ju också undan med proportionsvis mindre bidrag till jernvägen. Tvärtom kunna herrarna — såsom på ett par ställen påpekats — lättare reda sig fram med en annan föreslagen jernväg än I, enär de kunna sända hela vagnslaster af sina varor och derigenom säkert undgå omlastning af dem. Men de, liksom I, hafva större fördel af Schebo—Rimbolinien och derför vilja de, att I skolen hjelpas åt att bygga efter skatteförmåga, således efter förmåga att bära bördan samt efter den fördel, hvilken I kunnen beräknas få af jernvägen. Och detta är ju en rättvis begäran. Sedan lemna några af dem derutöfver flere tiotusental (40,000) kroners bidrag genom att lemna mark och en del skogsprodukter mot aktier. Rättvisan fordrar derför, att I ären tacksamme härför och i Eder stad offren, hvad man af Eder önskar och behöfver utfå, samt att I icke gån och misstänken herrarna för att vilja söka slinka billigt undan.

* * *

Icke blott för handlandena blir det ofta ren förtjenst att resa med jernvägen. Måste någon under nuvarande förhållanden under bråda vårbruket eller skördetiden resa till Stockholm, så får han ej resa, när det kunde lämpat sig bäst för honom, utan han måste resa, när båten går. Och icke får han heller resa hem, när han ville, utan det beror på, när båten går. Med Rimbo—Schebo jernväg gifven, resen I åter, hvilken dag I behagen i morgonstunden, tillbringen öfver 6 timmar i Stockholm och kunnen vara åter hemma på aftonen samma dag. Tur- och returbiljett från Schebo till Stockholm, med rättighet att stanna 4 dagar, kommer att kosta 4,80 (2,40 dit, 2,40 hem). Detta är annat än att gå och öda tid och penningar i Stockholm med att vänta på båten. Blott 1 dag förlorad i stället för 3! I närvarande tid fästen I Eder föga vid en *dag* mer eller mindre. För ett tjugetal år sedan satten I sjelfve eller Edra förfäder lika litet värde på en *vecka* mer eller mindre, då det nemligen påstods, att ångbåtar vore onödiga och att man komme fort nog till Stockholm med skutor eller skjuts. Då I anskaffat goda kommunikationer, så att I kunnen slunga in Edra varor till Stockholm, när de just stå högst i pris; när sålunde jordbruket börjar riktigt löna sig — då blir det mera jemnbrådt för Eder sjelfve och Edra underhafvande: då kommer husbondens öga och hand att betyda mera än nu och då kommen I ock att med timmarna hushålla icke mindre försigtigt än nu med dagarna och fordomtima med veckorna.

Handtverkare, dagsverkare och andra, för hvilka dagarna redan nu äro dyrbara, komma således att få stor fördel af jernvägen vid Stockholmsresor, hvartill kommer, att de vintertiden äfven göra en penningbesparing, ty skjutsen å jernväg blir vida billigare än efter hästar.

* * *

I, som hafven lifsförnödenheter till salu, fån under byggandet af jernvägen riktiga sötebrödsdagar; ty styft arbete förehafves, dugtigt förtjenas och dugtigt med mat och dryck vill också till åt de månge arbetarne. Besinnen, att större delen af det hundratusental kronor, hvilka jernvägsbyggandet kostar, kommer att förtäras på ort och ställe. —

I, som skolen köpa Edra lifsförnödenheter, ären i allmänhet rädda för den fördyring af dem, som utlofvas och i många fall blir

en följd af jernvägen. Men varen lugna: dels träffar prisförhöjning ej på långt när alla förnödenheter, dels ären I uti tillfälle att förse Eder med Edra behof vid årstider, då varan står lågt, dels lefven I ju i allmänhet vid att förtjena på jordbrukarne och kunnen räkna på att i Eder ordning få bättre betaldt för Edert arbete, hvartill arbetsgifvaren ock får bättre råd. I behöfven väl för öfrigt ej vara hårda mot hvarandra; I kunnen väl vara nöjde att förtjena på Stockholmarne. Och desse vinna derpå, att I blifven i bättre tillfälle dertill; ty för hvarje jernväg, som öppnar nya skafferier åt dem, blir tillförseln jemnare och säkrare, prisen mera stadgade. Somliga befara, att prisen skola sjunka i Stockholm, om nu hela Roslagen vräker in sitt öfverflöd!!! Barnsligheter!! Antaget, att I alla kunden på jernvägen införa lika mycket till Stockholm, som nu förtäres hemma i socknarne, så ökas ju Stockholms folkmängd på ett år med nästan lika många magar, som finnas inom Roslagens af Schebo—Rimbo jernväg intresserade kommuner tillsammans!

* * *

Det kan sålunda ej vara tu tal om att I, som hafven gård och gods och ämnen dem behålla, fån stor nytta af jernvägen. Men I, som ämnen sälja, fån ej mindre fördel af den. Ty dels höjer en klokt anlagd jernväg egendomarnes värde genom att bereda tillfälle till att sälja alla produkter, när helst de stå högst i pris; dels bruka spekulanter från orter, der jordbruket står högt, betala bäst, ty de se bäst, hvad som kan göras af det salubjudna. Men i närvarande stund vilja de ej titta åt Edra hemman och gårdar, ty kommunikationerna äro för dåliga under just den tid på året, då flertalet landtbruksprodukter betalas bäst.

* * *

Jag hoppas, att jag nu tillräckligt tydligt visat, det I alla fån stora beqvämligheter och fördelar genom den föreslagna jernvägen och att I i allmänhet flerdubbelt kunnen på jernvägen införtjena Eder jernvägsutlaga, äfven om man räknar kommunens teckning till 50,000 kronor, samt att I förloren mera på att hafva det, som I hafven — genom dålig betalning för Edra varor, genom svårighet att passa tillfällen att sälja, då varan står högst i pris, genom spilda dagsverken och skjutsar eller ersättning för sådana, och i synnerhet genom oförmåga att åstadkomma tidsenligt landtbruk och ordnad ladugårdsskötsel samt mejerihandtering — förloren vida mera om året än ett rimligt årsanslag till jernvägsbygge. Måtten I alla inse, att jernvägen kommer att öka, ej att minska Edert penningförråd, endast I ären flitige, omtänksamme och sparsamme! Ty frågan: »behöfva vi någon jernväg?» är — såsom synes — i sjelfva verket densamma som: »behöfva vi förtjena mera på vårt jordbruk, vår ladugårdsskötsel, vårt fiske m. m.?» Behöfven I ej det, eller äro somlige af Eder för maklige af sig för att lägga an på nya förtjenster — då kunna desse undvara jernväg. Men desse böra ej hindra kommunen från att ställa tjenligt till för dem, som vilja komma sig upp i välstånd. Ty det är för desse och icke för de maklige och dem, som redan tycka sig hafva nog, de allmänna kommunikationerna böra ställas tjenliga. Deraf har kommunen fördel och äfven derför bör en jernvägsanläggning vara en kommunal angelägenhet.

Man kan tycka, att de minsta fyrkegarnes börda blifver alltför tryckande. Men man bör besinna, dels att de hafva litet fyrktal och att således utgiften äfven blir liten, dels att de ju ofta blifva i tillfälle att göra besparingar eller rena förtjenster genom att använda jernvägen vid resor, uppköp för yrket etc., dels att flertalet af dem kan vänta att så småningom få höjd förtjenst, då arbetsgifvarne blifva allt mera burgne och det blifver mera rörelse bland folk, dels att med det genom den bättre kommunikationen ökade allmänna välståndet kommunens hela fyrktal ökas och således en stor del af skattebördan aflyftas från desse små — ej blott af jernvägsbördan, utan af kommunens samtliga utgifter.

II.

Huru mycket begär man af Eder till jernvägens byggande?

Banans längd mellan Rimbo och Schebo blir ungefär 34 kilometer (något mer än 3 gamla svenska mil). Dessutom ligger man i underhandling med Schebo bruk angående Schebo—Hallstabanan. Under antagande, att äfven denna bana varder stäld i samtrafik med den nya banan, blefve stationerna norr om Rimbo dessa: Nydal, Edsbro-Sättra, Kristineholm, Edsbro, Vagn, Ununge, Schebo, Sund och Hallsta.

Kostnadsförslaget för den nya banan (Rimbo—Schebo) slutar på 808,000 kronor, hvaraf 136,000 för rullande materiel.

Nödigt kapital anskaffas dels genom aktieteckning af intresserade kommuner och enskilde, dels genom statslån eller obligationslån. — Edsbro kommun har tecknat aktier för 20,000 kronor, Ununge

kommun för 40,000 kronor, Edebo kommun för 50,000 kronor. Friherre Beckfriis på Harg tecknar för 6,000 kronor aktier för Kristineholms gård och tager äfven aktier för mark och skogsprodukter. Äfven de öfriga stora gårdarna (deribland främst Schebo bruk) lemna mark och en del skogsprodukter emot aktier. Dessa gårdars bidrag in natura utöfver deras teckning inom kommunerna skattas förslagsvis till inemot 40,000. Stockholm—Rimbo jernvägsaktiebolag har erbjudit sig att på vilkor, hvarom framdeles närmare ackorderas, hålla rörlig materiel, besörja trafiken, underhålla banan och aflöna personalen. Dessutom har antagligen Rimbobolaget icke sagt sitt sista ord, om blott orten sjelf visar tillräcklig offervillighet. I främsta rummet har man sina ögon fästade på Häfverö kommun och i dess hand hvilar närmast afgörandet af jernvägsförslagets öde. Det tjenar nemligen intet till för de enskilda intressenterna, bland hvilka man först och främst litar till Schebo bruk och gamla Rimbobolaget, att något åtgöra i saken, förr än man lär känna denna kommuns teckning och möjliga vilkor för densamma. Af Häfverö kommun har begärts aktieteckning för 50,000 kronor, och ty värr tål denna summa föga vid prutning, om ej företaget skall stranda; ty hvad som brister i teckningen från denna kommun, måste täckas genom enskild aktieteckning och på denna har man redan förut dragit hög (60,000 kronors) vexel.

Det vore onekligen egendomligt, om småfolkets bana, Rimbo—Schebobanan, skulle svikas just i en småbondesocken. Men det vore föga öfverraskande, ty småfolket vill sällan inse sitt eget bästa, förr än det är för sent.

* * *

Edebo och Häfverö socknar hafva båda omkring ***10,000 fyrkar. 50,000 kronor*** begäres af dem båda, hvilket salunda gör ***5,00 kronor pr fyrk på en gång, eller 30 öre pr fyrk under 37 år,*** räknadt efter så hög ränta som 5 procent samt 1 procents amortering. — Men flera kassor i Stockholm hafva svårt att placera sina penningar väl och skola täfla om att placera dem hos dessa båda kommuner, särskildt Häfverö, och detta mot ganska låg ränta. Nästan säkert är derför, att kommunerna skola slippa betala mera än $4\frac{1}{2}$ procents ränta. Detta gör jemte 1 procents amortering ***$27\frac{1}{2}$ öre pr fyrk.*** Och ej otroligt är, att lånet erhålles mot 4 procents ränta, hvilket med 1 procents amortering gör 25 öre pr fyrk om året.

Skulle Häfverö vilja försöka pruta och ej teckna för mera än ***40,000 kronor,*** så blir utgiften

med 1 proc. amortering	*med 5 % ränte*	*m. $4\frac{1}{2}$ % ränta*	*m. 4 % ränta*
	öre	*öre*	*öre*
per fyrk och år	*24*	*22*	*22*

Nu kan hvar och en sjelf räkna efter huru stor hans utlaga blir och med stöd af erfarenhet från de två senaste åren — klargjord i afd. I — tillse, huru litet han i allmänhet behöfver anstränga sig för att genom jernvägen införtjena sin utgäld.

* * *

»Men det är ju orättvist och obilligt att tvinga äfven dem, som icke vilja, till att bygga jernväg. Låt dem, som vilja ha jernväg, taga aktier och oss andra slippa!»

Detta låter så rättvist för den oerfarne, men innebär i alla fall en stor orättvisa. Huru skulle det sett ut i landet, om sådana åsigter skulle fått göra sig gällande vid landsvägsanläggningar och andra allmänna företag?! Då skulle flertalet låtsat sig ingen nytta få af landsvägarne och lurat på att andra skulle bygga åt dem. — Det är ej med teckning af aktier i en jernväg som med aktieteckning i en skuta. Man tecknar aktier i ett fartyg för att få inkomst af den inflytande frakten och bryr sig föga om hvem som befraktar fartyget och hvad fördel han drager af detsamma. Men man tecknar aktier i en jernväg hufvudsakligen för att sjelf befrakta honom och derigenom draga indirekt vinst af honom: erhålla bättre betaldt för sina produkter, inbespara skjutsar och dagsverken m. m. Den direkta räntan på aktiemedlen vill man nog också hafva snarast möjligt, men man är beredd på att vara utan den en längre eller kortare tid. Och hafva befraktarne majoritet i jernvägsbolaget, så lära de väl till och med sänka frakterna, om vinsten synes dem för hög. Den direkta räntan blir för landtbrukarne vanligen en obetydlighet i jemförelse med den indirekta vinsten. Som denna indirekta vinst står att skörda lika väl för icke-aktieegare som för aktieegare, men aktieegarnes i jernvägen insatta penningar till en början ligga utan ränta eller gifva en mycket låg ränta, så skulle tecknarne af aktier uppoffra sig för de andre, hvilka ej hade att från sin vinst vid andvändningen af jernvägen draga någon ränteförlust. Och detta måtte väl vara obilligt och orättvist om något. Rättvisast måtte väl vara att alla bidraga efter allmänna grunder, efter taxering, ty

denna sker ju efter den beräknade inkomsten, efter egendomarnes större eller mindre godhet, och på denna beror ju äfven den större eller mindre förmågan att sälja och således befrakta jernvägen samt draga fördel af denna. I regel kan således endast den sömnige och late blifva afsevärdt lidande och det må han gerna blifva.

Då jernvägen varder en inkomstkälla för alla flitiga och omtänksamma kommunalmedlemmar och det är alla kommunalmedlemmars skyldighet att vara idoge och vakne, så är det ock alla kommunalmedlemmars pligt att understödja företaget. Då vidare, såsom förut är visadt, jernvägskommunikationen är hufvudvilkoret för att hela ortens hufvudnäringar skola kunna rätt ordnas och riktigt löna sig, så är det naturligtvis också hela ortens pligt, hvarje enskild kommuns pligt att efter förmåga och beräknad fördel af jernvägen deltaga i dess anläggning. Och då det är så väl ställdt, att den, som vill lägga derpå an, ej behöfver förskottera hvarken kapital eller ränta, såsom på nästan alla andra ställen vid jernvägsanläggningar är fallet, der ej ett Stockholm med dess höga pris på lifsförnödenheterna står till hjelp; då I blott hafven att afstå en del af den genom jernvägen vid varuförsäljningen uppstående vinsten och då det är en större årlig förlust för Eder att framhärda utan jernväg, så måtte det i allt förstånds och all rimlighets namn ej vara för mycket begärdt, att I deltagen i jernvägsbygget vid sidan om andra kommuner. Det vill ej litet oförstånd till att handla annorlunda.

Äfven är det af stor vigt för kommunerna att teckna så stort bidrag som möjligt, för att kommunen må få högsta möjliga röstetal (efter aktier) och kunna med hjelp af andra kommuner taga vara på landtmännens intressen.

* * *

»Jernvägen kommer icke att bära sig: kommunen förlorar allt hvad den tecknat i aktier och mycket mera till», heter det ganska ofta. — Tvärtom är det föga troligt, att den nu föreslagna jernvägslinien skall duka under för de svårigheter, som alltid i början möta ett sådant företag.

Det skadar emellertid icke att hafva klart för sig, huru det kommer att gestalta sig för Eder, om banan ej bär sig. Då finge den göra konkurs och fordringsegarne, i detta fall staten, obligationsinnehafvarne eller gamla Rimbobolaget, toge den. Då vore banen ej Eder längre, det är sant; men den ligger, der den ligger, och I kunnen genom att använda den, derefter som förut årligen införtjena mer än räntan på Edra penningar. Och då är ju ingen nöd. Ty det bör ju qvitta Eder lika, om penningarna äro insatta i en bank eller i en jernväg, blott räntan är god, om den än är aldrig så indirekt. Att I ej till på köpet fån direkt ränta, fån utdelning, så-

som I kanske hoppats, är ju en missräkning, men kan då ej hjelpas. Och de nye egarne få lättare att reda sig; ty dels äro de svåraste åren öfver och dels hafva de fått banan för en mindre summa, än hon kostat i anläggning, så att räntorna ej blifva så stora. — Så kommer det att gå, om det går som sämst.

Men här är ingen storm att vänta. Tvärtom står barometern högt. Ty det är ett godt tecken, att gamla Rimbobolaget med sin rika erfarenhet, sin goda blick och sitt förstånd att väl sköta sin affär, bemyndigat sin styrelse att förbinda detta gamla bolag till att trafikera den nya banan och detta redan under de första, svåraste åren. Så skulle ej hafva skett, om ej bolagsmännen och styrelsen hade klart för sig, att företaget är godt.

Utom inkomsterna för frakt af varor och passagerare, hvilka nog till en början varda få, får jernvägen inkomst af sin telegraf samt för postföringen, hvartill kommer en ganska betydlig förtjenst på kol-, malm- och jernforsling mellan Edsbro och Schebo (Hallsta?) — Sannerligen, få banor hafva haft så goda vilkor för sin tillvaro.

* * *

Samma fruktan — att jernvägen icke skulle bära sig — spordes ock, då Stockholm—Rimbobanan skulle byggas. I en kommun, Täby, gick det som i Häfverö och Väddö: förslaget om aktieteckning afslogs vid första kommunalstämman. Sedermera beslöts den största teckningen för jernvägen just i den socknen. Och detta får denna kommun ej anledning att ångra. Ty ehuru gamla Rimbojernvägen icke haft någon äldre kamrat att stödja sig på, utan fått kämpa sig fram ensam, så har det gått ovanligt bra för den jernvägen. Trafiken har nemligen endast varit i gång omkring 5 år och redan bär banan sig så väl, att man hoppas om två år hafva betalat de under första åren ådragna skulderna och sedan kunna lemna utdelning. Aktierna äro uppe i 85 procent. Aktieegarne hafva då hunnit till utdelning på 7 år. Låt oss antaga att det dröjer 2—3 gånger så lång tid för den nu föreslagna banan. Säkert är, att om man blott kommer öfver de första svåra åren — och dertill fins ju god utsigt med den ovärderliga hjälp, som står till buds — snart den dag randas, då kommunerna i sin jernväg hafva en årlig inkomstkälla, jemte det att de enskilda kommunalmedlemmarne haft och hafva all den indirekta inkomst, de genom mer eller mindre företagsamhet kunna bereda sig genom banan.

Att förlora mera, än I hafven tecknat i aktier, är en ren omöjlighet. Ty allmän lag (Kongl. Förordningen om aktiebolag den 6 okt. 1848) stadgar för icke solidariska bolag uti § 10:

"— — — aktieegare — — — skola icke vara förbundne till ansvar för bolagets skulder med mera än en hvar insatt eller åtagit sig att insätta, derest de icke till vidare ansvarighet sig särskildt utfäst."

* * *

Jag har nu efter bästa förmåga sökt utreda för Eder den föreslagna Rimbo—Schebobanans fördelar och Edra skyldigheter gentemot företaget. Jag har ansett det vara min pligt gentemot Eder. Gören I nu Eder pligt mot Eder sjelfve och hvarandra, äfven om den för en eller annan kännes tung.

* * *

Den der icke sår, han skall icke heller uppskära.

Tryckfel:

sid. 10, rad 1 står till följd af räknefel: *hela,* läs: ¼ *af*
sid. 23, tabellens sista kolumn står: 22, läs: 20.